

## Buggies Heroway ... KANDI-tu ?

Soumis par Mac Rodgers  
10-04-2008

Buggies Heroway ... KANDI-tu ?

HEROWAY distribue les buggies Xinling et Kandi, que la société IT diffusion importe de Chine. Cette marque est présente sur le marché français depuis que ce type d'engin a commencé à se vendre sur notre territoire. Une présence aussi discrète qu'efficace, car dans ce secteur où beaucoup ont disparu, HEROWAY fait état de chiffres honorables, et propose désormais une gamme cohérente qui va du 110 au 800cc.

C'est l'apparition de cardans sur le 250cc ainsi que l'homologation du 800cc qui nous convainquent d'aller faire un petit tour au soleil dans les Cevennes, à la rencontre de ces buggies "OVNI".

Les feux arrière sont en position haute, la connectique est rassemblée dans un coffret très accessible. Une boîte à outils est disponible, et il y a même une prise permettant de recharger la batterie sans monter celle-ci ! La direction est montée sur roulements, le plateau est en titane strié inoxydable et les jantes sont en alu ! Le Kandi en donne plus que beaucoup d'autres marques, ce qui confirme le bien que nous avons entendu au sujet de l'usine chinoise.

La suspension avant est à double triangulation excentrée : on ne voit qu'elle, tant les amortisseurs sont voyants à cause du nez effilé de l'engin ! Tout a l'air suffisamment dimensionné. Dommage que les rotules ne soient pas graissées et que les disques avant soient si petits. En revanche, les bras tirés à l'arrière sont montés sur un axe de taille respectable qui reçoit un graisseur très bien placé. Les disques et étriers de frein arrière sont de taille correcte, mais le frein à main commande le même étrier que le frein de service... A noter, le bon point du maître cylindre de frein sur lequel on peut régler la répartition avant/arrière du freinage.

Le monocylindre à refroidissement par eau est une licence Honda de fabrication chinoise : il est monté sur beaucoup de buggies asiatiques. Sans être un foudre de guerre, il a très

bonne réputation et ne devrait pas poser de problème de fiabilité. Surtout que son montage sur silentbloc par quatre points de fixation, le lie à l'inverseur et au châssis de façon cohérente.

Pour finir sur ce tour de l'engin, l'impression est plutôt bonne. La visserie est en 8/8 et un effort de câblage a visiblement été fait. Bien que restant chinois, cet engin est de bonne facture, les soudures sont régulières et la peinture épaisse va tenir. L'engin a bien tenu dans le temps comme en témoigne, par exemple, la fixation des garde-boue arrière qui paraissent maintenant indestructibles. Une usine chinoise qui transforme : on aime !

Les buggies KANDI, c'est avant tout un look ! On est loin du côté guimauve suggéré par le célèbre dessin animé ! Pour faire dans ce registre, force est de reconnaître que ces engins sont plus proches du style Goldorak que celui de Candy Neige.

Les couleurs acidulées soulignent un style où le train avant est mis en évidence, dans un parti pris qui fait une grande place au tout terrain.

Les lignes sont effilées et projetées vers l'avant, les amortisseurs très saillants, donnent un caractère agressif à l'ensemble. Les roues repoussées aux angles extrêmes de l'engin, donnent aux buggies un air de fauve ramassé sur lui-même.

C'est sûr, ces engins sont une invitation à l'off road ! Pour tout dire, si Mad Max tournait au coin du bâtiment au volant de ces buggies au look destroy et futuriste, nous serions en peine surpris !

L'explication du peu de diffusion du modèle 250cc tient peut-être dans ce look trop atypique et trop éloigné du vrai caractère de l'engin, qui reste un buggy chinois de petite cylindrée. Le ramage sera-t-il la hauteur du plumage ? Le 800cc sera-t-il capable d'assumer les prétentions affichées par un look autant porteur de sauvagerie ?

## Le 250 €; l'arrÃ

Avec un train roulant de 155cm devant et 152 derriÃ, ce 250cc donne pourtant l'impression de prendre beaucoup de place au sol. Ceci est probablement d'Ã; l'absence de porte-Ã-faux, de la petite garde au sol (25cm) et de l'Ãquilibre gÃnÃral du chÃssis.

Nous ne reviendrons pas sur le look... Il plaÃt ou pas. Pour ma part, je m'y fais de plus en plus au fil de la journÃe, tant cette nouvelle version de l'engin me paraÃt intÃressante, et surtout en rupture par rapport Ã; l'ancienne mouture. Exit le double systÃme de transmission par chaÃne sur demi arbre indÃpendant, place aux cardans. Cela change tout ! A l'entretien et Ã; l'usage. Le moteur se retrouve en position inverse par rapport au montage de la prÃcÃdente version. Du coup, l'axe de l'inverseur sans diffÃrentiel se trouve en face des roues, qui sont alors couplÃes tout naturellement avec des cardans qui vont travailler sous un bon angle. Nous avons affaire ici Ã; une solution technique saine et efficace, qui limite les pertes de puissance liÃes Ã; l'ancienne transmission par double chaÃne.

Autres nouveautÃs, le compteur qui devient digital, le rÃservoir qui passe Ã; 17 litres, et un pot d'Ãchappement beaucoup plus long (le moteur est retournÃ). Il est montÃ avec une tresse et sur de gros silentblocs : cela devrait assurer une tenue dans le temps, enfin pÃrenne !

Les feux arriÃre sont en position haute, la connectique est rassemblÃe dans un coffret trÃs accessible. Une boîte Ã; outils est disponible, et il y a mÃme une prise permettant de recharger la batterie sans d'Ãmonter celle-ci ! La direction est montÃe sur roulements, le plancher est en tÃle striÃe inoxydable et les jantes sont en alu ! Le Kandi en donne plus que beaucoup d'autres marques, ce qui confirme le bien que nous avons entendu au sujet de l'usine chinoise.

La suspension avant est une double triangulation excentrée : on ne voit qu'elle, tant les amortisseurs sont voyants à cause du nez effilé de l'engin ! Tout a l'air suffisamment dimensionné. Dommage que les rotules ne soient pas grassées et que les disques avant soient si petits. En revanche, les bras tirés à l'arrière sont montés sur un axe de taille respectable qui reçoit un graisseur très bien placé. Les disques et étriers de frein arrière sont de taille correcte, mais le frein à main commande le même étrier que le frein de service... A noter, le bon point du maître cylindre de frein sur lequel on peut régler la répartition avant/arrière du freinage.

Le monocylindre refroidissement par eau est une licence Honda de fabrication chinoise : il est monté sur beaucoup de buggies asiatiques. Sans être un foudre de guerre, il a très bonne réputation et ne devrait pas poser de problème de fiabilité. Surtout que son montage sur silentbloc par quatre points de fixation, le lie à l'inverseur et au châssis de façon cohérente.

Pour finir sur ce tour de l'engin, l'impression est plutôt bonne. La visserie est en 8/8 et un effort de câblage a visiblement été fait. Bien que restant chinois, cet engin est de bonne facture, les soudures sont rugueuses et la peinture épaisse va tenir. L'engin a bien évolué dans le temps comme en témoigne, par exemple, la fixation des garde-boue arrière qui paraissent maintenant indestructibles. Une usine chinoise qui transforme : on aime !

Le 800cc à l'arrêt

Ce 800cc, c'est la raison principale de l'intérêt porté à Heroway ce mois-ci. Nous connaissons la version 1000 cc, mais elle était servie au marché américain et nous savions cet engin trop éloigné des normes de l'homologation européenne.

Patiemment IT diffusion a convaincu l'usine chinoise de travailler sur la base du 1000cc pour proposer un engin qui puisse être commercialisé en France. C'est chose faite ! Un quatre cylindre LIFAN de 800cc fabriqué sous licence Suzuki anime cet Heroway avec bonheur.

Ce moteur, qui en général fonctionne grâce à une injection électronique, est monté ici avec un carburateur conventionnel. Il donne toute satisfaction et ravira ceux que l'électronique rebute : l'engin étant limité à 20cv, cette solution ne le pénalise pas.

Pour un gros, ce buggy reste sympathique. Avec 172 cm à l'avant et 168 à l'arrière, ses dimensions restent contenues, même s'il n'a plus rien à voir avec un buggy de poche.

Même look ravageur que son petit frère, mêmes solutions techniques.

À l'avant, une double triangulation. Les articulations ne disposent pas de graisseurs, mais la liaison avec le support de roue permet un réglage de tous les paramètres du train avant. Les amortisseurs à gaz de grosse dimension sont réglables via une valve et montés sur rotule type uniball : du sérieux !

À l'arrière les bras tirés sont courts et trapus, ils pivotent autour d'un axe de bonne taille équipé d'un graisseur en son centre.

Le moteur est servi par une boîte à quatre rapports et marche arrière et la transmission finale avec différentiel est assurée par des cardans. Le pot aurait gagné à être en inox, même si sa suspension sur silentbloc paraît correcte.

La commande du frein à main est hydraulique, mais montée sur les triangles avant (double circuit). Les périphériques ne sont apparemment plus issus du motorcycle mais, à l'instar du moteur, appartiennent bien à l'univers de l'automobile. La connectique reste chinoise, même si un effort de présentation a été fait.

La commande du treuil ainsi que les divers interrupteurs sont regroupés sur une console au niveau du poste de pilotage. Cela devrait être bien traité pour passer sur du comodo plus occidental. En tout cas, les compteurs ronds sont du meilleur effet et donnent lisiblement la vitesse, le

régime moteur et la température de l'eau.

Le joli volant reste fragile en comparaison du plancher, plus frustré mais plus efficace.

Le moteur est fixé efficacement au châssis par des silentblochs ronds (devant et derrière), et par un élément rectangulaire à auto sur le côté. Les périphériques sont bien accessibles, mais la courroie offrira une protection. Tout comme le carter d'huile qui se trouve vulnérable car limitant la garde au sol à l'arrière.

Pour finir, comme pour le 250, ce produit apparaît plutôt bien fini et bien construit pour un buggy chinois. La confiance est plutôt là.

Le soleil hivernal se déchaine ! Il fait près de 20°C. Les Cévennes nous attendent ! La montagne nous appelle ! Le temps de sauter dans les gants, et ...

...en ROUTE !

Franchement l'embarquement dans les engins est aisé ! Les arceaux repoussés vers le centre du buggy permettent un embarquement des plus pratiques. D'autant que le 800 met à disposition du pilote un marchepied qui facilite l'enjambement du plat bord.

Que ce soit pour le 250 ou pour le 800, les plus grands gabarits trouveront leur place tant la course de réglage des sièges est importante. Hélas, pour le 250 le volant est placé trop bas et un peu loin du siège, ce qui m'oblige à carter les genoux pour trouver une bonne position de pilotage. Par contre, l'espace est royal et deux adultes peuvent cohabiter facilement.

Pour le 800cc, c'est un sans faute sur le plan de l'ergonomie ! Embarquement facile, position parfaite ! Tout tombe sous la main à la bonne hauteur. Le volant à la bonne inclinaison permet de lire les compteurs. Le pédalier est facile et reposant.

l'utilisation : malgré la dureté de l'embrayage, celui-ci reste très efficace. Le pied gauche trouve naturellement à se caler (ce qui n'est pas le cas sur le 250). La boîte propose une sélection facile et très intuitive alors que la commande par câble aurait pu nous en faire douter.

Vraiment, la prise en main, ces engins nous promettent une belle journée de randonnée.

Le bruit des deux buggies n'est forcément pas identique. Le 800 feule, tandis que le 250 ronronne... C'est vrai, autant le dire tout de suite, il y a un décalage entre l'impression visuelle donnée par le 250cc et les sensations moteurs qu'il restitue. De ce point de vue, c'est un petit buggy qui ne saura pas vous faire passer le mur du son sur la route. Pour autant, il vous emmènera tranquillement et en toute sécurité sur le goudron, tant son comportement est sain et sa vitesse relative. Il saura par ailleurs vous faire goûter aux joies du tout terrain en vous faisant vibrer au tour d'un rapage ou d'un franchissement !

L'Heroway 250cc, est un buggy de poche accessible et qui possède de solides arguments pour qui saura se contenter de vitesse et de puissance modestes. Il est beaucoup moins sous-vireur que son allure peut le laisser croire, et il passe parfaitement bien, la garde au sol lui assure le franchissement.

Son châssis lui permet d'utiliser toute sa puissance dans des chemins qui sont pourtant rendus cassants par les pierres... A ce titre, c'est un engin fun et sympathique, beaucoup moins agressif que son look le laisse supposer.

Avec le 800cc, la problématique est différente : son moteur et sa facilité d'utilisation sont bluffants. Le confort de pilotage est parfait, la facilité d'utilisation de la boîte invite à l'utilisation sportive... Pourtant, nous ne sommes pas ici pour tester ses capacités de cross car, et nous nous limiterons à un essai type randonnée.

A ce titre, cet engin donne toute satisfaction. L'ajustement de la boîte est correct, et le jeu entre la 3<sup>e</sup> et la 4<sup>e</sup> est beaucoup moins pénalisant que sur d'autres buggies. Le freinage est incisif, le confort de roulage royal. On se sent rapidement à l'aise au volant du KANDI... Sur le goudron son comportement est rassurant, et la vitesse prise permet de s'insérer sans aucun souci dans le trafic sur ces petites routes de montagne.

Reste que l'utilisation en Tout Terrain intensif n'a pas à être menue en son terme. Mais ces engins sont-ils faits pour cela ? Plus de vitesse, plus de masse, impliquent aussi plus de contraintes mécaniques sur des véhicules de conception et de fabrication chinoises...

Nous reviendrons éventuellement pousser la bête dans ses retranchements, car avec une éventuelle option de blocage de différentiel, l'Heroway 800cc deviendrait véritablement un engin au comportement en phase avec son look !

Pour conclure, cette journée dans les Cévennes a été un vrai plaisir ! Plaisir d'une randonnée de rêve dans un cadre magnifique avec une magnifique identité. Plaisir de découvrir une structure commerciale mature connaissant parfaitement les engins qu'elle vend. Après avoir été fidèle depuis 2004 aux buggies XINLING, IT diffusion a décidé de travailler et de faire confiance aux buggies KANDI. L'évolution du 250cc et ce nouveau 800cc ont des qualités qui devraient assurer le succès de ces engins.

Textes : François Rouger (Mac Rodgers)

Photos : François Rouger (Mac Rodgers)

(Article 31 du 24/02/2008)